Nr 20 (41)

za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI — Warszawa 1 — 15 listopada 1950 — Cena 60 gr

PLAN WYKONANY

Narodowy Plan Gospodarczy został w III. kwartale 1950 r. wykonany z nadwyżką. Plan produkcji przemysłowej wykonany został w 105%. W dziedzinie przemysłu motoryzacyjnego procent wykonania planu na III. kwartał przedstawia się następująco:

ciągniki	— 111%
samochody ciężarowe	— 113%
motocykle	— 112%

Czyny produkcyjne podejmowane dla uczczenia 1-szo Majowego Święta, VI. rocznicy PKWN, I. Polskiego Kongresu Pokoju oraz 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej — oto główne czynniki, dzięki którym nasz plan gospodarczy wykonywany jest z nadwyżką.

DNI KTÓRE ZMIENIŁY DZIEJE ŚWIATA

33 lata temu robotnicy Rosji pod kierownictwem Partii Bolszewików i jej genialnych wodzów Lenina i Stalina obalili władzę obszarników i kapitalistów i utworzyli władzę robotników i biednych chłopów. Była to niezwykła rewolucja, jakiej nie znały dotychczas dzieje ludzkości. „Stawia sobie ona za cel nie zastąpienie jednej formy wyzysku inną formą wyzysku, jednej grupy wyzyskiwaczy inną grupą wyzyskiwaczy, lecz zniesienie wszelkiego wyzysku człowieka przez człowieka, zniesienie wszelkich grup wyzyskiwaczy. Dlatego — pisze dalej J. Stalin — oznacza ona gruntowny przełom w historii ludzkości..."

I dlatego w pierwszej chwili swego powstania młode państwo robotników stało się nadzieją i drogowskazem dla mas pracujących całego świata.





Od pierwszej chwili swego istnienia młode państwo radzieckie postawiło przed sobą zadanie zbudowania socjalizmu, ustroju dobrobytu i szczęścia. Ale imperialistyczni zaborcy to jest burżuazja Ameryki, Anglii, Francji, Japonii i innych państw wspomaganych przez carskich generałów, obszarników i kapitalistów wewnątrz kraju, chciały zdusić młode państwo. Pod kierownictwem partii Lenina i Stalina robotnicy i chłopi obronili swój kraj i mogli przystąpić do pokojowej twórczej pracy. Na straży Kraju Rad stanęła Armia Radziecka, dziecko Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, wierna ideałom rewolucji.

Na przestrzeni krótkiego okresu historycznego narody Związku Radzieckiego pod kierownictwem partii Lenina i Stalina zbudowały pierwsze w świecie państwo socjalistyczne. Socjalizm uczynił z ongiś zacofanego kraju — kraj uprzemysłowiony, bujnie rozwijającej się kultury. Rozkwit dobrobytu i kultury narodów Związku Radzieckiego stał się przykładem postępu i cywilizacji dla narodów całego świata.

Pokojowe budownictwo socjalistyczne w ZSRR zostało przerwane w 1941 r. bandyckim napadem uzbrojonej po zęby hitlerowskiej armii grabieżców. Naród radziecki i jego bohaterska armia pod kierownictwem Partii Bolszewickiej i genialnego wodza Stalina, obronił swoją ojczyznę i rozgromił bestię faszystowską, która niszczyła i grabiła całą Europę.

Armia radziecka przyniosła wolność narodom południowej i wschodniej Europy, przyniosła wolność naszemu krajowi. Dzięki zwycięstwom Armii Radzieckiej wyzwoliły się Chiny. Powstały w oparciu o pomoc ZSRR, kraje demokracji ludowej w Europie i w Azji, które wstąpiły na sławną drogę budownictwa socjalistycznego, drogę zapoczątkowaną przez Wielką Socjalistyczną Rewolucję Październikową.

Radośnie i entuzjazmem pracy witają narody Związku Radzieckiego 33 rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Tam budują szczyty szczęścia ludzkiego — komunizm. Radośnie i entuzjazmem pracy witają narody krajów demokracji ludowej rocznicę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji, która stała się drogowskazem w ich marszu do socjalizmu. Radośnie i entuzjazmem pracy witają masy pracujące naszego kraju rocznicę Rewolucji Październikowej, której idee są wytyczną naszej pracy i walki o zbudowanie szczęścia i dobrobytu naszego narodu — socjalizmu.

Imperialiści amerykańscy i ich satelici chcą zgotować światu nową krwawą wojnę. Puścili w ruch swoją maszynę wojenną — mordują i grabią Koreę. Szczują przeciw Związkowi Radzieckiemu, przeciw krajom demokracji ludowej. Ale nic już nie zdoła zmienić biegu historii. Masy pracujące całego świata nie chcą wojny. Niezwyciężony jest dziś masowy ruch w obronie pokoju. Chorążym tego wielkiego obozu pokoju jest Związek Radziecki, a jego genialnym wodzem Wielki Stalin.

BIĆ SIĘ I ZWYCIĘŻAĆ O POKÓJ, POSTĘP I SOCJALIZM NAUCZYŁA NAS WIELKA SOCJALISTYCZNA REWOLUCJA PAŹDZIERNIKOWA 1917 R. — TEGO SAMEGO UCZY NAS JEJ 33 ROCZNICA.

* * *

MY, żołnierze Wojska Polskiego, musimy głęboko przyswoić sobie nauki Wielkiego Października — więcej szkolenia się politycznie i bojowo, by godnie stać na straży naszego socjalistycznego budownictwa tak, jak to czyni Armia Radziecka. Jednakową bowiem jest idea Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego — idea Wielkiego Października.

Ojczyzna Wielkiej Rewolucji Październikowej
wzorem w budowie polskiej motoryzacji

SŁABOŚĆ naszej przedwojennej motoryzacji nie ulega dla nikogo wątpliwości. Pokazał nam ją wyraźnie wrzesień 1939 roku. Zobaczyliśmy jasno, że i w tej dziedzinie kapitalistyczno-faszystowski rząd usiłował pokryć frazesami smutną rzeczywistość.

Czy jednak kapitalistyczno-obszarnicza Polska przedwrześniowa mogła rozwinąć kiedykolwiek przemysł motoryzacyjny, zbudować silną motoryzację? Na to pytanie jest jedna odpowiedź — nie!

Zaprzedanie rodzimego przemysłu kapitałowi zagranicznemu, całkowite podporządkowanie mu polityki gospodarczej było przyczyną, że zamiast produkować sami, sprowadzaliśmy gotowe samochody, płacąc za nie cennymi surowcami krajowymi.

Nie mogła rozwinąć się również motoryzacja na skutek kapitalistycznego wyzysku mas pracujących, dla których nawet myśl o samochodzie, czy motocyklu była niedostępna.

Wieś polska, przeludniona i zacofana, obciążona piętnem pańszczyzny, nie znała traktora i nie była w stanie wprowadzić jakiekolwiek udoskonalenia techniczne, ułatwiające ciężką pracę człowieka. Nie troszczył się o to obszarniczy rząd, bo przecież taniej kalkulowała się siła robocza półpańszczyźnianego chłopa, niż traktor czy kombajn.

Samochód, czy czołg w kapitalistycznej armii przedwrześniowej należały jedynie do dekoracji defiladowych. Po cóż było, uważał zaprzedany imperialistom rząd sanacyjny, posiadać własną motoryzację, kiedy według planów Churchilla i Hitlera wojsko polskie miało być jedynie mięsem armatnim w wojnie przeciwko ojczyźnie socjalizmu, Związkowi Radzieckiemu.

Tak wyglądała prawda o „motoryzacji" w kraju kapitalistycznym. Nic więc dziwnego, że burżuazja polska wszelkimi siłami starała się odgrodzić żelaznym murem kierowców i mechaników od wiadomości o gigantycznym rozwoju motoryzacji w Związku Radzieckim, od wszelkich informacji o doskonałości techniki wyprodukowanej rękoma wolnej od wyzysku klasy robotniczej Kraju Rad.

Zdrajcy narodu polskiego zdawali sobie jasno sprawę, że przykład Związku Radzieckiego będzie jeszcze jednym dowodem zgnilizny ich ustroju, opartego na pałkach granatowej policji. Pomylili się jednak i w tym... Podziemna prasa awangardy narodu — Komunistycznej Partii Polski, informowała ludzi pracy o wspaniałym postępie techniki w Związku Radzieckim. Nie wszystko mogła wykreślić cenzura w prasie legalnej. Robotnik i chłop wiedział, że gigantyczny przemysł kraju socjalizmu, potężna motoryzacji i najnowocześniejsze w świecie, w pełni zmechanizowane rolnictwo, nierozerwalnie związane są z Wielką Rewolucją Październikową i wyzwoleniem ludu rosyjskiego z pęt kapitalizmu.

REWOLUCJA PAŹDZIERNIKOWA, obalając feudalno-kapitalistyczny ustrój carskiej Rosji i zastępując go nowym radzieckim, otworzyła przed ZSRR nieograniczone możliwości rozkwitu, najszerszego rozwoju nauki, techniki i twórczości. Droga jednakże, która wiodła do przekształcenia najbardziej zacofanego spośród wszystkich krajów kapitalistycznych w najpotężniejsze mocarstwo, wyposażone w najnowocześniejszą na świecie technikę, była niezmiernie trudna.

Młoda Republika Radziecka po odparciu najazdów carskich generałów - watażków i interwencji 14 państw kapitalistycznych, stanęła w obliczu najstraszliwszego spustoszenia gospodarczego. Kraj wyniszczony był wieloletnią rabunkową gospodarką caratu i kapitalistów, ograbiony przez „białych" i interwentów. Kopalnie pozatapiane, rolnictwo pracujące średniowiecznymi metodami niezdolne do wykarmienia wielkich skupisk miejskich. Zrujnowany transport i nieliczny przestarzały przemysł.

Zwycięska partia bolszewików nie ulękła się tych trudności. Cały wysiłek skierowany został na odbudowę i przebudowę gospodarczą kraju. Najbliższym pomocnikiem Lenina w tym ogromnym dziele był Stalin. Z równą energią i mądrością, z jaką bronił Radzieckiej Republiki przed interwentami, poświęcił się Stalin dziełu wzmocnienia gospodarczych podstaw ZSRR. Już wówczas pisał On:

„Skierować nasz kraj z jego zacofaną, niekiedy średniowieczną techniką na tory nowej współczesnej techniki. Przekształcić ZSRR z kraju rolniczego i słabego, zależnego od kaprysów kapitalistycznych w kraj przemysłowy i potężny, całkowicie samodzielny i niezależny od kaprysów kapitalizmu światowego".

DZIĘKI bohaterstwu radzieckiej klasy robotniczej i kierownictwu partii bolszewików prowadzonej przez Lenina i Stalina, odbudowa została wkrótce zakończona. W trakcie jej jednakże zmarł wielki przywódca światowego proletariatu — Lenin. Dzieło jego kontynuował dalej zgodnie ze złożoną przysięgą, umacniania siły Związku Radzieckiego, Józef Stalin.

Natychmiast po zakończeniu odbudowy Stalin postawił przed Partią i masami pracującymi nowe, wielkie zadania:

„Jeżeli w okresie odbudowy mowa była o należytym wykorzystaniu starych zakładów i pomocy dla gospodarstwa wiejskiego na jego starej podstawie, to teraz idzie o to, aby gruntownie przebudować i przemysł i gospodarstwo wiejskie, zmieniwszy ich podstawę techniczną, wyposażywszy je w nowoczesne środki techniczne. To znaczy, że stoi przed nami zadanie przebudowy całej podstawy technicznej gospodarstwa narodowego".

Z niezwykłą genialnością zaplanował Stalin program socjalistycznego budownictwa, który wszedł do historii ZSRR, do historii świata, pod nazwą „Stalinowskich pięciolatek".



Dalekowzrocznie przewidział w nim Stalin podstawowe znaczenie budowy ciężkiego przemysłu i przemysłu budowy maszyn dla dalszego rozwoju gospodarstwa narodowego i umocnienia obronności Kraju Socjalizmu. Stalin uczył wówczas Partię pisząc:

„W kraju naszym — wciąż jeszcze młodym pod względem technicznym — przemysł ma specjalne zadanie. Musi zrekonstruować na nowej podstawie technicznej nie tylko samego siebie, nie tylko gałęzie przemysłu, w tej liczbie również przemysł lekki, przemysł spożywczy, przemysł drzewny. Musi jeszcze zrekonstruować wszystkie rodzaje transportu i wszystkie gałęzie rolnictwa. Może on jednak spełnić to zadanie jedynie wtedy, jeżeli przemysł budowy maszyn — ta zasadnicza dźwignia rekonstrukcji gospodarstwa narodowego — zajmie w nim przeważające miejsce".

ZGODNIE z planem Stalina, partia bolszewików i radziecka klasa robotnicza przystąpiły do zakładania podstaw potęgi gospodarczej Związku Radzieckiego, podstaw dla budownictwa socjalizmu. XIV Zjazd WKP(b) w roku 1925, nazwany zjazdem uprzemysłowienia, entuzjastycznie uchwalił przejęcie rozpracowanego przez Stalina planu pierwszej „pięciolatki" Zjazd zgodnie z mądrą i przewidującą nauką Stalina polecił:

„Prowadzić budownictwo gospodarcze pod takim kątem widzenia, aby ZSRR z kraju przywożącego maszyny i urządzenia techniczne przeobraził w kraj wytwarzający maszyny i urządzenia techniczne".

W rekordowym czasie — 4 lata, ku zdumieniu całego świata kapitalistycznego, wielki plan Stalina — pierwsza „pięciolatka" została wykonana, dzięki bohaterstwu i poświęceniu radzieckiej klasy robotniczej, kierowanej przez partię bolszewików. Wyniki jej zmieniły całkowicie strukturę gospodarki radzieckiej. Z zacofanego feudalno-rolniczego kraju wyrosła potęga przemysłowa.

Od nowa lub prawie od nowa stworzony został przemysł metalurgiczny, samochodowy, traktorowy, lotniczy, obrabiarkowy, maszyn rolniczych, chemiczny. W szybkim tempie rozwijał się zacofany dawniej przemysł górniczo-paliwowy.

Najpotężniejszej rozbudowie w latach stalinowskich pięciolatek uległ przemysł budowy maszyn. Stale rosła ilość wyprodukowanych obrabiarek, które kiedyś trzeba było kupować u kapitalistów. W porównaniu z rokiem 1913, już w końcu pierwszej pięciolatki produkowano ich 7 razy więcej, przy końcu zaś drugiej — aż 20 razy więcej.

W TEN sposób, dzięki dalekowzroczności Stalina, Związek Radziecki uniezależnił się całkowicie od wrogiej, kapitalistycznej zagranicy. Potężnemu wzmocnieniu uległa siła obronna Kraju Rad, który mógł już bez obaw o przyszłość budować coraz to wspanialsze dzieła, pewny, że czuwa nad jego bezpieczeństwem armia wyposażona w najnowocześniejszą technikę wyprodukowaną przez radzieckie obrabiarki. Przemysł środków produkcji stał się jak przewidział to Stalin, bazą i bodźcem dla jeszcze szybszego rozwoju innych gałęzi przemysłu metalowego i lekkiego. Jemu właśnie zawdzięcza również Związek Radziecki niesłychanie szybki rozwój motoryzacji. W ten sposób genialne i dalekowzroczne określenie przez Stalina kierunku rozwoju przemysłu w pierwszych „pięciolatkach", dało podstawę do niehamowanego przeszkodami wynikającymi z braku, czy to surowców, energii, czy precyzyjnych obrabiarek, powstania motoryzacji.

W niesłychanie krótkim czasie mogły powstać samochodowe Fabryki-Giganty jak Zakłady im. Stalina w Moskwie, im. Mołotowa w Gorkim, JAZ w Jarosławiu i w 19 innych miastach. Rozwinąć się mógł na niespotykaną dotychczas w świecie skalę przemysł traktorowy i motocyklowy.

Stalin otoczył przemysł motoryzacyjny specjalną troską. Wskazówki jego udzielane konstruktorom nowych modeli radzieckich spowodowały, że rozwój typów samochodów ZSRR poszedł po najwłaściwszej linii zapewnienia im prostoty konstrukcji, łatwości obsługi, zdolności do pokonywania terenu i pracy w trudnych warunkach klimatycznych.

GENIALNOŚCI wskazówek Stalina dowiodła wojna z faszystowskim najeźdźcą, podczas której załamała się niemiecka „super-technika", zawiodła przereklamowana anglosaska, a samochody i traktory artyleryjskie wyprodukowane na podstawie udzielonych konstruktorom przez Stalina wskazówek, dowiodły swej wszechstronnej doskonałości.

Dzięki stalinowskiemu planowi przebudowy i mechanizacji rolnictwa, motoryzacja zajęła w gospodarce ZSRR jedno z dominujących miejsc. 7 tysięcy stacji maszynowo-traktorowych i ogromny park złożony z 300.000 samochodów ciężarowych obsługuje najnowocześniejsze w świecie, przebudowane przez partię bolszewików i jej Wielkiego Wodza Stalina, rolnictwo.

Dalekowzroczność planu Stalina i kierunków rozwoju nadanego przez Niego przemysłowi w latach „pięciolatek" dowiodła najlepiej Wielka Wojna Ojczyźniana, podczas której przemysł radziecki zwycięsko stawił czoło przemysłowi całej podbitej przez hitlerowców Europy.

Fabryki zbudowane w okresie „Pięciolatek Stalinowskich" dawały wszystko co potrzebne było Armii Radzieckiej, lotnictwu i flocie. Metale wysokiej jakości i materiały wybuchowe, skomplikowane maszyny i przyrządy, najdoskonalsze samoloty, czołgi, działa, bomby i tysiące najlepszych w świecie i najwytrzymalszych samochodów, traktorów i motocykli. Technika radziecka i przemysł w wielkich bitwach dowiodły swej najwyższej jakości, niszcząc technikę niemiecką i przewyższając ją ilościowo.

STWORZONY przez Stalina przemysł socjalistyczny pomimo trudności wojennych ani na moment nie zmniejszył produkcji. Wprost przeciwnie, w szeregu dziedzin wprowadzone zostały nowe udoskonalenia, wydajniejsze metody produkcji, rozbudowane nowe gałęzie wytwórczości.

Szczególnemu wzrostowi mimo ewakuacji i ograniczeń wojennych uległ przemysł motoryzacyjny. W latach wojny powstało wiele nowych fabryk jak np. w Czelabińsku, Omsku, Nowosybirsku, Kujbyszewie i wielu innych miastach. Pod osobistym nadzorem i kierunkiem Generalissimusa Stalina opracowane zostały nowe modele samochodów, których produkcję miano rozpocząć po zakończeniu wojny.

W ten sposób motoryzacja radziecka, jak i wszystkie inne dziedziny gospodarki radzieckiej, dzięki słusznemu kierunkowi rozwoju przemysłu wytkniętemu przez Wielkiego Stalina w ramach przedwojennych „pięciolatek" wyszła z wojny nie tylko że nie osłabiona, lecz wprost przeciwnie, wzmocniona.

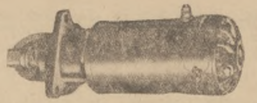
RÓWNIEŻ i w Ludowej Polsce od pierwszej chwili uzyskania, dzięki bohaterskiej Armii Radzieckiej, niepodległości i uwolnieniu od władzy kapitalistów, rozpoczął się niczym niehamowany rozwój motoryzacji.

Powstały nasze własne fabryki samochodów, motocykli, a traktor i kombajn uwolniły chłopa od nadmiernej pracy i dopomogły podnieść wydajność rolnictwa. Nasze ludowe wojsko, dzięki pomocy potężnej motoryzacji ZSRR stało się nowoczesną, w pełni zmotoryzowaną armią.

Tak więc i my, dzięki Wielkiej Rewolucji Październikowej, uzyskaliśmy szeroką możliwość niczym nieskrępowanego rozwoju techniki, która wzmocni nasz kraj — ważne ogniwo obozu pokoju i pozwoli nam, wbrew wszelkim zakusom imperialistów, budować pokojowo ustrój szczęścia — Socjalizmu.



ROZRUSZNIK



Przedzimowe przygotowania naszego samochodu, obejmują również tak ważny w okresie mrozów przyrząd rozruchowy.

Budowa rozrusznika elektrycznego jest bardzo zbliżona do budowy prądnicy. Różnicą zaś jest to, iż rozrusznik odpowiednio do oddawanej wysokiej mocy mechanicznej, pobiera wysoką moc elektryczną. Z tego opwodu uzwojenie rozrusznika jest wykonane z grubego drutu. Moc rozrusznika, zależy od wielkości silnika, który ma on obracać, waha się od 0,5 KM do 3 KM, a przy silnikach wysokoprężnych i więcej. W przeciwieństwie do tzw. zespołów, prądnica-rozrusznik w jednym mechaniźmie (DKW), zwykły rozrusznik nie jest stale zazębiony z silnikiem. Zębatka rozrusznika jest ruchoma wzdłuż swej osi i pozostaje normalnie w odległości minimum 3 — 4 mm. od wieńca zębatego koła zamachowego.

Uszkodzenia i ich usuwanie

Podstawą do wszelkich napraw jest systematyczność w poszukiwaniu uszkodzenia. Tak samo i tutaj należy według objawów wyszukiwać błędy lub niedokładności.

Uszkodzenia.

Rozrusznik nie zazębia wcale lub po zazębieniu obraca silnik bardzo wolno. Próbujemy przeto po małej przerwie przy wyłączonych wszelkich innych odbiornikach prądu, powtórnie włączyć rozrusznik. Jeżeli się nie udało uruchomić silnika, to pomagamy korbą lub pchamy samochód i przeważnie stwierdzamy, że uszkodzenie nie leży w silniku, lecz albo w baterii, albo w przewodach, w wyłączniku lub w samym rozruszniku. Przystępujemy więc do poszukiwania uszkodzenia w następującej kolejności:

Rozpoczynamy od zapalenia świateł szosowych obserwujemy światło przy włączaniu rozrusznika. Jeżeli lampy przygasną gwałtownie, to powodem tego może być:

złe przewodzenie prądu między baterią i przewodami, między plecionką minusową a masą lub też złamany, lub przetarty przewód. W momencie gdy światło przygaśnie powoli orientujemy się, iż bateria jest za słabo naładowana, uszkodzona lub po prostu stara. Gdy jednak światło zmieni się minimalnie, a mimo tego rozrusznik nie obraca się, to przyczyna może leżeć w samym włączniku rozrusznika lub w uszkodzonym przewodniku między przyciskiem (nożnym lub ręcznym) a rozrusznikiem. Uszkodzenie to możemy wykryć przy pomocy lampy probierczej. Po stwierdzeniu, iż powyższe punkty są w porządku, miejscem naszych dalszych dociekań będzie sam rozrusznik. Postępując w tym wypadku również systematycznie, po odłączeniu baterii i wybudowaniu rozrusznika, nie rozbieramy go, lecz czyścimy gruntownie z zewnątrz. Głównymi uszkodzeniami rozrusznika są: źle dopasowane szczotki do kolektora, zacinanie się szczotek w uchwytach, zużycie ich, zoliwienie lub złamanie, osłabione sprężyny wskutek rdzy lub przegrzania, złe przewodzenie w wyłączniku magnetycznym, lub uszkodzenie zębatki. Powyżej wskazane najczęstsze z uszkodzeń, za wyjątkiem uszkodzenia zębatki, nie przedstawiają zbytnich trudności w usuwaniu ich.

Jeżeli jednak chodzi o zębatkę, to oprócz jej wymiany na nową, co jest najbardziej wskazane, musimy usunąć równocześnie przyczyny jej zbyt szybkiego lub nieoczekiwanego zużycia. Powody te, jeżeli widocznym jest gwałtowne zużycie zębów od strony pracy, mogą być następujące: włącznik magnetyczny uszkodzony, ślimacznica Bendix'a nie w porządku, zużyta, nie nasmarowana lub zacina się, sprężyna złamana lub za słaba. Jeżeli zęby wykazują zużycie czołowe, oznacza to, iż rozrusznik był włączany zanim koło zamachowe zatrzymało się lub, że odstęp między zębatką a wieńcem koła zamachowego był mniejszy niż 3 — 4 mm.

Dalsze uszkodzenia, mogą być tylko do odnalezienia w tworniku. A więc, może on być spalony wskutek przegrzania lub uszkodzenia izolacji oraz kolektor mógł być tak zapieczony, iż nie istniała praktycznie warstwa izolacyjna między elementami kolektora (izolocja przy przytoczonym kolektorze winna znajdować się od 0,1 do 0,5 mm. poniżej powierzchni pracującej).

Wymiana szczotek:

Przy wymianie szczotek należy pamiętać, iż tylko przepisane przez wytwórnię szczotki mogą być stosowane do rozruszników. Węglowe szczotki od prądnic nie nadają się do przewodzenia prądu o tak dużym natężeniu. Wyjmując szczotki, należy podnosić sprężyny wygiętym drutem, a nie odchylać je na bok. Po założeniu nowej szczotki, sprawdzić, czy ma ona dostateczny ruch w oprawce i jej przewód dokręcić w ten sposób, by nie zetknął się z masą, ani nie ograniczał ruchu szczotki. Nierównomierne zużycie szczotki jest spowodowane nie zawsze miękkością materiału, lecz również niedobrym przewodzeniem prądu lub obluźnieniem przewodu łączącego. Wymiana sprężyn trzymających szczotki, wymaga rozebrania obudowy łożyska kolektora, co może nastąpić w tym wypadku, gdy przeprowadzający naprawę ma dostateczne wiadomości o znaczeniu poszczególnych przewodów i ich połączeniach.

Odpowiednie smarowanie rozrusznika, zgodnie z przepisem fabrycznym i umiejętne posługiwanie się nim, zapewni nam długotrwałość i niezawodność systemu rozruchowego, tak ważną w zimie. A więc rozrusznik jednorazowo trzymać włączony nie dłużej niż 10 — 15 sek. i włączać go ponownie tylko wtedy gdy koło zamachowe przestanie się obracać. Po zaskoczeniu silnika natychmiast rozrusznik wyłączyć.

Żym.

Dobre rady przed zimą

Wszyscy kierowcy orientują się doskonale, że trudności jazdy w okresie jesienno-zimowym muszą pokazywać wszelkimi możliwymi sposobami, gdyż jazda w zimie jest tak samo konieczna, jak i wykonywanie zadań służby w lecie. Dlatego musimy znać różnice, nieraz zupełnie proste, sposoby ułatwiające „życie" pojazdowi mechanicznemu i jego kierowcy.

Zdarza się często, że pojazdy o silnikach wysokoprężnych zostają unieruchomione wskutek zamarznięcia paliwa. Dla wyjaśnienia trzeba dodać, że zamarza tu woda zbierająca się na dnie zbiornika, a paliwo, zależnie od stopnia oczyszczenia, gęstnieje w przewodach tak dalece, że pompa przestaje pracować. Jak więc chronić zbiornik i przewody?

— Po pierwsze, należycie często spuszczać resztki paliwa i wodę z osadnika pod zbiornikiem i z filtra głównego.

— Po drugie, zasłonić zbiornik blachą w ten sposób, by błoto i topniejący śnieg z pod kół nie mogły go bezpośrednio oblepiać i oziębiać.

— Po trzecie, przewody paliwa albo owinąć taśmą azbestową, albo zabezpieczyć od zimna przez naciągnięcie rurek gumowych.

AZ.

Uwaga na hamulce pneumatyczne

Specjalną opieką należy otaczać hamulce powietrzne w okresie nawet małych przymrozków. Pomimo tego, że na innym miejscu opisujemy dokładnie mechanizm hamulcowy samochodu ZIS — 150, przypominamy jeszcze raz o niebezpieczeństwie, czychającym na niedbałych kierowców.

Odwadnianie osadnika, znajdującego się na desce rozdzielczej i zbiornika sprężonego powietrza jest nie tylko obowiązkiem, ze względu na stan techniczny instalacji, ale i ze względu bezpieczeństwa ruchu. Temperatura zaledwie —1° do — 2° C może spowodować, że przez nieodwodniony zbiornik, a więc przez pozostawienie wody w przewodach, zamarzną tłoczki zaworków zwrotnych, w głównym zaworze hamulcowym i pomimo wskazań zegara kontrolnego 5 do 8 atm. naciśnięcie hamulca nie wywoła zahamowania rozpędzonego pojazdu.

Aby więc uniknąć możliwości wypadku, o nieraz bardzo groźnych następstwach, należy najczęściej i jak najdokładniej odwadniać zbiornik i osadnik. Nie wystarczy samo odkręcenie korka spustowego i stwierdzenie, że nic nie cieknie. Trzeba grubym drutem lub śrubokrętem przekonać się, że otwór jest wolny, a w zbiorniku nie ma zamarzniętego osadu wodnego.

A.

Poznajemy zwycięską technikę radziecką

CIĄGNIK „STALINIEC"

Najdoskonalszy sprzęt motorowy świata, wyprodukowany w Związku Radzieckim dopomagał nam w zwycięskiej walce z faszystami. Dziś zaś dopomaga on wzorowo wykonywać zadania ćwiczebne i wzmacniać siłę naszego wojska stojącego na straży pokoju.

Wśród nowoczesnego taboru motorowego jaki zastąpił zużyty amerykański szmelc, znajduje się również doskonały gąsienicowy ciągnik dużej mocy „Staliniec 80" produkowany przez Uralskie Zakłady im. Kirowa.



Ciągnik ten cechuje duża siła pociągowa, rozległa skala szybkości oraz duża zdolność manewrowania. Może być on eksploatowany we wszystkich porach roku i w odróżnieniu od amerykańskiej tandety z łatwością pokonuje błoto, śnieg czy piach oraz duże nawet wzniesienia.

Wszystkie zalety „Stalińca" uwidocznią się jednakże w pełni dopiero, gdy otoczymy go staranną obsługą techniczną i nabierzemy wysokiej umiejętności w jego prowadzeniu. Musimy więc doskonale opanować znajomość jego budowy oraz zasady obsługi. Pomogą w tym nam poniższe wskazówki.

Na pierwszy plan w schemacie obsługi „Stalińca 80", wysuwa się konieczność specjalnej dbałości o filtr powietrzny silnika. Szczególnie ważne w pracy silnika wysokoprężnego jest dostarczanie mu jak najczystszego powietrza. Fabryka wykazała wielką dbałość w konstrukcji filtra, aby osiągnąć jak najlepsze oczyszczanie powietrza. Zadaniem więc obsługującego jest przede wszystkim dbać o niezmienny poziom oleju w misce filtra, zależnie od warunków pracy zmieniać ten olej, przemywać naftą lub ropą element filtrujący i kontrolować szczelność połączeń filtra i rury ssącej. Drugim, równie ważnym zadaniem obsługującego, jest dbać o niezmienną temperaturę pracy silnika, to jest zapewnić mu odpowiednie chłodzenie. Chłodnicę więc należy napełniać tylko wodę miękką (deszczową lub ze śniegu). Napełnianie chłodnicy z wodociągów, powoduje wskutek dużej zawartości soli mineralnych, osiadanie t. zw. kamienia kotłowego. W wypadku niemożności zastosowania wody miękkiej, należy do wody twardej dodać fosforanu trójsodowego (NO, PO,). Pamiętać należy, że wlanie zimnej wody do rozgrzanego silnika grozi pęknięciem koszulki wodnej lub głowicy. Okresowe przepłukiwanie układu chłodzenia tak silnika wysokoprężnego jak i rozruchowego, powinno być przeprowadzone w razie stwierdzenia zanieczyszczenia cieczy chłodzącej.

Ewentualne niedomagania układu rozruchowego, mające głównie za przyczynę niemożność uruchomienia silnika rozruchowego, wskazuje na konieczność troskliwej obsługi iskrownika. Należy więc dbać o jego czystość, szczelność pokrywy, właściwą przerwę i prawidłowość założenia rozdzielacza.

Przechodząc do konserwacji układu napędowego, musimy wskazać na sprzęgło główne i sprzęgła boczne, jako jedne z najważniejszych punktów kontroli. Zaoliwienie nakładek sprzęgłowych, ich przytarcie lub uszkodzenie przesuwki powodować może poślizg sprzęgieł. Dlatego też, sprzęgła należy włączać lub wyłączać w sposób zdecydowany, nie przycierając ich. Po 50 — 60 godz. pracy należy spuścić nagromadzony olej w obudowie sprzęgła korkiem umieszczonym w jego najniższym punkcie. Przy pierwszych objawach poślizgu należy sprzęgło przemyć benzyną.

W wypadku poślizgu sprzęgieł bocznych mechanizmu kierowniczego, przemywanie benzyną trzeba uzupełnić spuszczeniem nagromadzonego oleju z obudowy stożkowych kół zębatych przemyciem jej naftą i napełnieniem nowym olejem.

Celem zachowania ciągłości pracy ciągnika, oprócz specjalnych czynności obsługowych należy stosować się do poniższych ogólnych wskazówek:

1. Sprawdzać codziennie stan śrub, nakrętek, zawleczek itp.

2. Kontrolować rolki nośne gąsienic, nakrętki regulacji naciągu, oraz śruby mocujące grzebienie gąsienic.

3. Kontrolować wszystkie korki spustowe.

4. Dbać o stały komplet narzędzi.

5. Sprawdzać słuchowo pracę silnika.

6. Nie przeciążać ciągnika holowaniem nadmiernych ciężarów.

7. Nie wykonywać w miękkim terenie gwałtownych skrętów.

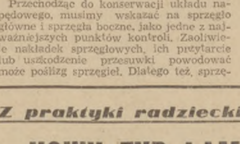
8. Kontrolować ciśnienie oleju i temperaturę wody.

D.

Z praktyki radzieckich warsztatowców

NOWY TYP LAMPY PRZENOŚNEJ

W Związku Radzieckim skonstruowano nowy typ przenośnej lampy warsztatowej opartej na działaniu elektromagnesu. Konstrukcja lampy jest nadzwyczaj prosta, a korzyść jaką może dać nam w drodze, przy przeglądzie lub podczas naprawy samochodu — wielka.



Lampa (patrz rys.) składa się z korpusu 4, kapturka ochronnego 3, reflektora 8, elektromagnesu 5, z obsadą 7, cewki elektromagnetycznej 6, składającej się z 746 zwoi, przewodu o średnicy 0,29 mm, żarówki samochodowej 9, (6 V, 10 W), dwużyłowego przewodu 1 o długości 2 m i przekroju 0,5 mm^2 i dwóch zacisków 2 do połączenia lampy z akumulatorem.

Metalowe części lampy są wykonane z blachy stalowej o grubości 0,5 mm. Magnes zaś — ze stali marki A 12. Korpus lampy i kapturek ochronny (od zewnątrz) są pomalowane czarną emalią, od wewnątrz zaś kapturek jest pomalowany białą emalią. Reflektor może być niklowany lub pokryty białą emalią.

Podczas naprawy lub przeglądu samochodu lampę włącza się w obwód akumulatora. Pod działaniem elektromagnesu lampa jest przyłączona do metalowej części samochodu i dla wygody oświetlenia może być ustawiana w dowolnym połączeniu (pochyło, pionowo, poziomo). Na czystej, metalowej powierzchni lampa utrzymuje się siłą przyciągania magnesu, odpowiadającą 5 kg. na powierzchni zaś pomalowanej — 1 do 2 kg.

Prosta konstrukcja, wygoda w użyciu, małe wymiary i niewielki ciężar — są to zalety tej nowej lampy przenośnej, którą niewielkim kosztem i małym nakładem pracy można wykonać we własnym zakresie

V. F.

Kierowcy ZMP-owcy walczą o dobre przygotowanie

NIE BOIMY SIĘ ZIMY

„— ŻOŁNIERZU KIEROWCO! OD CIEBIE ZALEŻY SPRAWNOŚĆ DZIAŁANIA TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO! — takie hasło wypisane na wielkim transparencie widniało na sali obrad Zlotu Wzorowych Kierowców. Jednocześnie zagadnienie to przewijało się przez wszystkie referaty oraz w dyskusji i wypowiedziach zebranych tu żołnierzy Służby Samochodowej. Zlot bowiem, jaki odbył się w celu wręczenia przodującym kierowcom i racjonalizatorom odznak „Wzorowego Kierowcy", stał się naradą roboczą w trosce o jak najlepsze zabezpieczenie pracy naszego transportu samochodowego.

Nadchodzący okres jesienno-zimowej eksploatacji jeszcze bardziej zmobilizował — dzięki wskazaniom i działalności Organizacji ZMP — kierowców i mechaników jednostek samochodowych do walki o najwyższą sprawność transportu, o najwyższą gotowość bojową naszej Służby. Przekonaliśmy się o tym w czasie Zlotu, na którym przedstawiciele licznych jednostek wypowiadali się nie tylko o wzorowej eksploatacji jesienno-zimowej i jej znaczeniu, ale przede wszystkim omawiali konkretnie przebieg przygotowań w swych oddziałach.

I tak w jednej z jednostek kierowcy i mechanicy przystąpili do prac przygotowawczych do jesienno-zimowej eksploatacji natychmiast po powrocie z obozów letnich. Chodziło o to, aby starsi żołnierze mogli jak najprędzej przekazać swe doświadczenia młodszym. Pracami kierował ogn. Malowany. Dokładny przegląd techniczny wszystkich wozów poprzedził zasadnicze przygotowania.

Przed rozpoczęciem prac podejmowali ZMP-owcy liczne zobowiązania. Ulepszono we własnym zakresie urządzenia Stacji Obsługi i warsztatów. Uchwalono terminy wcześniejszego zakończenia prac przy pojazdach mechanicznych i miejscach zagrażowania. W wielu jednostkach spopularyzowanie przez Organizację ZMP przygotowania samochodów do zimy oraz wzorowa praca i przykład aktywnych ZMP-owców, pozwoliła na przedterminowe zakończenie prac. Za pomocą gazetek ściennych w jednej z krakowskich jednostek propagowali ZMP-wcy zadania, jakie stały przed Służbą Samochodową. Popularyzowano wyróżniających się w pracy i służbie żołnierzy. Omawiano przebieg prac przygotowawczych oraz jej wyniki.

Szczególnie dobre rezultaty dały przygotowania do zimy prowadzone zespołowo. W jedn. oficera Nowackiego, z inicjatywy Organizacji ZMP, utworzone zostały 5-cio osobowe „drużyny remontowe". Zadaniem ich było wspólne przygotowanie posiadanych w drużynach samochodów. W drużynach tych obok kierowców i doświadczonych mechaników samochodowych pracowali elektrycy, wulkanizatorzy, spawacze, blacharze i inni fachowcy. Z chwilą rozpoczęcia prac uwidoczniła się wyraźnie zbiorowa odpowiedzialność całej drużyny za stan techniczny pojazdu. Elektrycy lub inni fachowcy czasowo tylko przydzieleni do przygotowania kilku samochodów traktowali je, narówni z kierowcami tych wozów, „jak swoje własne". Po za tym przy tym systemie pracy mniej doświadczeni kierowcy szybciej osiągali wyższy poziom praktycznych wiadomości fachowych.

Rzucone przez Organizację ZMP hasło o współzawodnictwo między drużynami remontowymi o 100% wykonanie zadań sprawiło, że prace w przygotowaniu taboru do zimy ruszyły z miejsca w pełnym tempie.

Jeszcze szerzej jednakże rozumieli przodujący ZMP-owcy naszych jednostek swą rolę w dopomożeniu w lepszym przygotowaniu naszej Służby do zadań czekających ją w trudnych warunkach zimowych. Obok samego przygotowania pojazdów podjęto akcję w całym szeregu jednostek o zabezpieczenie pomieszczeń i garaży. Samochody bowiem narażone bardziej na działania złych warunków atmosferycznych w zimie, muszą w czasie postoju mieć dobrze wyposażone i chronione miejsca zagarażowania.

Za najważniejszą jednak pracę uznano, obok dobrego przygotowania samochodów, dokładne zapoznanie wszystkich kierowców i mechaników z instrukcjami o przejściu na eksploatację jesienno-zimową. I tu pomogli najlepsi żołnierze naszej Służby — członkowie Partii i Organizacji ZMP. We wszystkich jednostkach samochodowych prace na terenie warsztatów poprzedzone zostały specjalnym szkoleniem na salach wykładowych. Tutaj zarówno mechanicy, jak i kierowcy — po zaznajomieniu się z instrukcjami Departamentu Służby Samochodowej — uzupełnili swe wiadomości fachowe oraz wysłuchali referatów przodujących ZMP-owców na temat jesienno-zimowej eksploatacji.

×

Referaty takie wygłosili również wzorowi żołnierze naszej Służby na Zlocie Kierowców. I tak kpr. Kalwak zaznajomił zebranych ze swymi doświadczeniami, referując temat: „Przygotowanie silnika do rozruchu w warunkach zimowych. Kpr. Oprych poruszył zagadnienie „Prowadzenie pojazdów w warunkach śnieżycy i gołoledzi", a kpr. Markiewicz: „Filtry olejowe i powietrzne, a zużycie silnika". Dyskusja, jaka się odbyła po wysłuchaniu referatów, świadczyła dobitnie, że poziom fachowy w jednostkach naszej Służby został, przy współudziale ZMP, dobrze zabezpieczony.

Dlatego sprawnie przebiegają wszędzie prace przygotowawcze przy samochodach. Wystarczy znaleźć się na kilka chwil w jakiejś jednostce, aby przekonać się, że kierowcy i mechanicy pracują z zapałem. W jednej jedn. samoch. bacznie dogląda prac doświadczony warsztatowiec i samochodziarz oficer Grzelak. Jest wszędzie, udziela pracującym rad i wskazówek, a gdy trzeba to i sam potrafi umiejętnie wykonać każdą pracę. Mechanik (a zarazem znany raidowiec) szer. Zajączkowski przy pomocy kierowcy samochodu ZIS szer. Skoczylasa sprawdził już cały układ chłodzenia, a obecnie reguluje luzy zaworów.

Inne wozy znajdują się jeszcze na stanowiskach Stacji Obsługi. Właśnie kierowca st. szer. Szczotka ukończył przegląd techniczny wozu, a teraz smaruje i wciska ręczną praską towott w końcówki. Szer. Baka znany jest z troskliwości, jaką otacza ogumienie. Toteż przekłada w sposób przepisowy opony na samochodzie ZIS, lecz jednocześnie nie zapomina o sprawdzeniu płótna w każdej sztuce i staranniejszym wytalkowaniu wnętrza. Natomiast st. szer. Sencerek szczególnie dba o układ zasilający. Wie, że przemycie zbiornika benzynowego jest podstawową czynnością dla uzyskania czystości w całym układzie. Z kolei st. szer. Sencerek sprawdza łączenia przewodów paliwowych i ich zamocowanie.

Na Stacji Obsługi przy samochodach GAZ-63 pracują kierowcy wspólnie z mechanikami. Szer. Ciubak przy pomocy mechanika Banasia ukończyli właśnie regulację gaźnika, a teraz wymieniają olej w filtrze powietrznym. Pracownicy Stacji Obsługi wzorowo pomagają kierowcom. W pracy wyróżnili się szer. Bocian, Mańka, Gajewski, Sierpiński oraz prac. kontr. Zieliński.

Wiedzą oni bowiem — tak, jak wiedzą o tym wszyscy wojskowi kierowcy i mechanicy, — że utrzymanie pełnej sprawności naszego transportu i gotowości bojowej Służby Samochodowej jest zaszczytnym zadaniem, które nałożyło na nich Dowództwo dla zapewnienia siły i mocy Wojska Polskiego, stojącego nieugięcie u boku Armii Radzieckiej na straży postępu i pokoju świata.



Pod troskliwą opieką oficera Grzelaka kończą żołnierze szer. Skoczylas i Zajączkowski przegląd silnika na Stacji Obsługi.



Szer. Ciubak dobrze wykonuje prace przygotowawcze. Po zapoznaniu się z właściwymi instrukcjami przeprowadził już po kilka godzin nad poszczególnymi zespołami swego samochodu GAZ-61.

KRAKOWSKA JEDNOSTKA SAMOCHODOWA OBCHODZIŁA UROCZYŚCIE DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

Żołnierze — kierowcy i warsztatowcy jednostki samochodowej oficera Ledwosa uroczyście obchodzili Dzień Wojska Polskiego pod znakiem pogłębienia polsko - radzieckiego braterstwa broni i umocnienia więzi z ludem pracującym. Na uroczystości przybyli przedstawiciele społeczeństwa Ligi Przyjaciół Żołnierza i ZMP. Po odczytaniu rozkazu Prezydenta RP i Ministra Obrony Narodowej przez oficera Pomorskiego przemówili do żołnierzy oficerowie Wojda i Ledwos, ob. Kowal Krystyna z LPŻ i kol. Zieliński Witold z ZMP. Mówcy wskazali, że na tradycjach walk o Lenino wychowuje się młode pokolenie socjalizmu i dzięki zwycięstwu polsko - radzieckiego oręża tętni życiem Polska Ludowa. Dowódcy i przedstawiciele społeczeństwa wezwali żołnierzy do kontynuowania tradycji Wojska Polskiego przez osiąganie dobrych wyników w wyszkoleniu bojowym i politycznym, oszczędzanie drogiego nam sprzętu radzieckiego, ogumienia, paliwa i umundurowania.

Przodownik wyszkolenia ob. Kowal w imieniu Woj. Zarządu LPŻ w Krakowie wręczyła żołnierzom cenne nagrody jak pióra wieczne, książki, rękawiczki skórzane itp., które zmobilizowały cały stan osobowy do jeszcze gorliwszej pracy i służby nad dalszym wzmacnianiem siły i gotowości bojowej Wojska Polskiego pod kierownictwem PZPR.

Wśród wyróżnionych znajdują się członkowie PZPR, ZMP i bezpartyjni, jak Iwaszek Czesław, Filary Jerzy, Zawal Adam, Kurowski Wojciech i awansowani na kaprali Służby Samochodowej Szustko Antoni, Kosacki Franciszek, Faferek Edward oraz Kitowicz Jan.

Referat pt. „Dzień Wojska Polskiego — dniem polsko - radzieckiego braterstwa broni", a następnie żołnierska wieczornica oraz spotkania w kinach i teatrach z ludnością pracującą Krakowa, zakończyły tegoroczne uroczystości związane ze świętem wojskowym w naszej jednostce.

chor. Ciesiolkiewicz Zdzisław

Wzorowi żołnierze przygotowali kierowców do egzaminu

Nasza jednostka jest jednostką samochodową. Nic więc dziwnego, że w okresie demobilizacji żołnierze - kierowcy pragną uzyskać cywilne, zawodowe prawa jazdy II i I kategorii. Sprawa uzyskania I, czy też II kategorii prawa jazdy nie należy jednak do łatwych. Egzaminy są ciężkie. Wielu naszych kierowców zdobyło swój zawód w wojsku, lecz nie stoją oni jeszcze na takim poziomie, jak ci, którzy pracowali w tym zawodzie jeszcze w cywilu.

Nad tym właśnie zastanawialiśmy się — jak ułatwić zdanie im egzaminu? Po naradzie wybraliśmy z pośród siebie najlepszych mechaników: elektryka samochodowego, st. szer. Garczyńskiego Mariana, mechanika Chwiecia Czesława oraz wzorowego kierowcę kpr. Krupko Tadeusza, dla przygotowania słabszych kolegów. Ci trzej wybrani wypełnili doskonale swe zadania. Wystarczyło im kilka godzin pewnej niedzieli, aby przygotować słabszych kolegów do egzaminu. Wyniki były doskonałe. Przy zdawaniu na 20 kierowców, tylko 4 zdało z poprawką z teorii. Reszta zaś zdała z wynikiem bardzo dobrym.

szer. B. Zajączkowski

Nowopromowani oficerowie na odbudowę Stolicy

Przed opuszczeniem murów Oficerskiej Szkoły Samochodowej nowopromowani oficerowie, na wniosek ppor. Antoniewicza zebrali 80.820.— zł. na SFOS. Ten piękny czyn młodych oficerów naszej Służby jest jeszcze jednym dowodem obywatelskiego wyrobienia wychowanków OSS.

chor. Faliński

Wzorowy korespondent



Chor. Zdzisław Ciesiolkiewicz jest przodującym korespondentem pism Departamentu Służby Samochodowej. Jego systematyczna współpraca z Redakcją naszego pisma dowiodła, że nawet w czasie największego nasilenia prac w jednostce można zawsze znaleźć czas na napisanie artykułu. Za dobrą współpracę z pismem chor. Z. Ciesiolkiewicz otrzymuje honorową „Legitymację korespondenta" opatrzoną numerem 1-szym.

Odpowiedzi techniczne

Szer. Zajączkowski Bolesław zapytuje nas, w imieniu swoim i kolegów, co się dzieje z prądem wysokiego napięcia, który przeskoczył jako iskra między elektrodami świecy. Gdzie on wędruje?

Prąd wysokiego napięcia (od 12 do 18 tys. volt, ale o bardzo małym amperażu) w momencie przedostania się z elektrody środkowej w świecy na elektrodę boczną, płynie poprzez masę świecy i silnika, do obudowy rozdzielacza i poprzez kondensator do drugiego końca uzwojenia wtórnego. O tym, że prąd ten nie musi wracać tylko do minusa baterii, możecie przekonać się odłączając przy chodzącym silniku akumulator i utrzymując średnie obroty. Prądu dostarczy prądnica w wystarczającej ilości, aby cewka mogła wytworzyć prąd wysokiego napięcia.

Wątpliwości Wasze co do różnicy wysokiego napięcia prądu na świecy, który wraca między innymi i do baterii o niskim napięciu, rozwieją się, gdy przypomnicie sobie, że bateria ma niskie napięcie a wysoki amperaż, a cewka daje prąd o wysokim napięciu i niskim amperażu. Ponieważ moc prądu oblicza się przemnożeniem natężenia (w amperach) przez napięcie (w voltach), wynik otrzymamy tu równy.

„Za Kierownicą". Wyd. Dep. Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilanowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Nowowiejska 33, Tel. 89680, wewn. 26-03 Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 9100. Druk. Z.G.P.W. Nr Zam. 1847 B-131331